



Локомотивсоюз

Выпуск № 3 (41)

май 2001 г.

ОТСТОЯТЬ ИНТЕРЕСЫ РАБОТНИКА – ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА РПЛБЖ.

Под маской реформы власти пытаются узаконить сокращение расходов на безопасность движения и увеличить численность руководящего аппарата при сокращении рабочих мест.

Не успело руководство МПС заявить о необходимости реформы на железнодорожном транспорте, как люди увидели истинные намерения реформаторов – развалить железные дороги, превратить их в убыточные предприятия, провести дальнейшее акционирование и обогатить узкую группу руководства и инвесторов этого широкомасштабного проекта.

Последнее время мы наблюдаем основные шаги подобной «реформы» – увеличение стоимости проезда при невысоком качестве обслуживания, массовые нарушения прав потребителей, пренебрежение требованиями безопасности движения, выдвигание идей о возможности управления локомотивом одним машинистом, массовое увольнение работников.

Кстати, о сокращениях. Очереди в кассах свидетельствуют о том, что потребность населения в услугах железной дороги не снижается. Действительно, если из С-Петербурга в Москву можно доехать на автомобиле, то путешествовать автотранспортом по всей России мало кому покажется комфортным. Казалось бы, логичнее увидеть у входа в депо объявления о вакансиях. Но, увы, сверху в депо спускают планы по сокра-

щению штата инженерно-технического на 25% и ремонтного персонала на 50%. Получается, что прежний объем ремонтных работ будет выполнять меньшее число работников, также как и возросший объем перевозок. На практике это будет означать, что в отремонтированный кое-как состав сядет неотдохнувший машинист, причем в одиночку (экономят на помощнике). Только вот начальников ни над машинистами, ни над ремонтниками не уменьшится (кому-то надо банкротить дороги). На начальниках решено не экономить. Да и после аварий, (которые наверняка участятся), надо кому-то расследовать причины, искать крайнего и информировать СМИ о бедственном положении на дорогах и необходимости акционирования.

Вот как будет выглядеть работа машинистов в проектах начальника ОЖД Г.П.Комарова:

- длинносоставные поезда, удлиненные станции, толкачи на руководящих подъемах, сдвоенные локомотивы, управляемые по системе многих единиц одной бригадой;
- удлиненные в 3 раза участки оборота локомотивных бригад, (влекущее сокращение штатов);
- увеличенные межремонтные сроки.

При этом в обычных вагонах дальнего следования культура обслуживания по-прежнему остается «совковой», от очередей в

кассах до тараканов в вагонах. Люди пользуются такими услугами только ввиду отсутствия финансовых возможностей и альтернатив. Значительная часть населения находит постоянный рост цен за пассажирские перевозки необоснованным.

Вместе с наметившимся ростом благосостояния прослеживается тенденция к увеличению спроса на более дорогие, но качественные услуги. На многие фирменные поезда билеты распродаются заранее. Однако, повышенный уровень комфортности не приблизился к европейским стандартам. Потребителю гарантируется только лишь избавление от бед советских железных дорог – мокрого серого постельного белья, отсутствия нормального питания и необходимого минимума сервисных услуг, хамства и нарушения графика движения.

Это приведет к тому, что от услуг железнодорожного транспорта откажется, прежде всего, средний класс, т.е. люди, могущие себе позволить выбирать удобства и транспорт. Как показывает мировой опыт, средства от услуг, оказываемых состоятельным клиентам, покрывают заведомо неприбыльные услуги (льготные билеты и т.п.). Отток этой категории клиентов не будет способствовать пополнению бюджета железной дороги, следовательно, реальное повышение

заработной платы работникам так и останется обещанием.

Недовольство населения уровнем железнодорожных услуг используется «реформаторами», как оправдание необходимости нововведений. Люди, далекие от понимания того, что предлагается под видом реформы, верят, что в результате предлагаемых изменений железная дорога возродится.

К сожалению, ожидать этого не приходится. Главное, что делается сейчас, это – демонстрация убыточности и сокращение работников. При этом легче обосновать возможность акционирования и приватизации под предлогом избавления государства от лишних расходов, расставить на лакомые куски своих людей и восстановить прежнее состояние. Однако, крепкие хозяйственники не были бы таковыми, если бы забыли о госдотациях, (соответ-

ствующий пункт есть в программе), т.е. бюджетных деньгах – деньгах налогоплательщиков.

РПЛБЖ начинает акцию «прозрачность реформы железнодорожного транспорта» с открытым обсуждением всех процессов, проводимых МПС в рамках реформы. Приглашаем всех, в том числе и представителей Роспрофжела, высказаться о любых аспектах реформы.

Е.А.Куликов.

ЦЕНА БЕЗОПАСНОСТИ

ОПЫТ ПРИВАТИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ВЕЛИКОБРИТАНИИ.

В марте 2001 г. профсоюзы всего мира приняли участие в Международном дне действий железнодорожников под лозунгом «Прежде всего - безопасность, а не прибыль». Как правило, первым шагом при приватизации национальных железных дорог является урезание расходов на их содержание, происходит сокращение работников, в результате чего оставшийся персонал вынужден одновременно выполнять множество различных функций, зачастую без достаточной подготовки и поддержки. По данным статистики, основная причина участившихся случаев смертности, как среди рабочих отрасли, так и в результате аварий при столкновениях поездов – недостаточное инвестирование в инфраструктуру, недостаточный уровень подготовки, а также отсутствие координации между различными частными компаниями, работающими в условиях дерегулирования.

Вот хроника акционирования железных дорог в Великобритании, где единые государственные дороги распались более чем на 100 отдельных компаний. С января 1993 года были разделены сферы эксплуатации поездов и инфраструктуры. Путевое хозяйство и система сигнализации были отданы в руки частной компании Railtrack, которая за плату выдала разрешения на право эксплуатации путей более чем 25 частным компаниям на срок от 7 до 15 лет.

Была создана отдельная компания, владеющая грузовыми поездами. Подвижной состав и локомотивы, используемые операторами пассажирских поездов, сдавались в аренду тремя компаниями-арендаторами подвижного

состава. Затем компания Railtrack выдала контракт на техническое обслуживание путевого хозяйства и системы сигнализации другим частным компаниям. В результате реорганизации с августа 1996 по октябрь 2000 года в Великобритании произошло 4 аварии с человеческими жертвами. После расследования причин первых двух аварий компания Railtrack обещает установить автоматическую локомотивную сигнализацию непрерывного действия, введение которой было отсрочено из-за подготовки к проведению приватизации в 1996-1997 годах. Однако, далее Railtrack увиливает от конкретных действий в данном направлении, обещая ввести более дешевую систему в более сжатые сроки. В 1999 году министр транспорта Джон Прескотт обещает ввести в действие более дешевую систему локомотивной сигнализации для всей сети железных дорог до 2004 года. После столкновения в Педдингтоне в ноябре 1999 года, в результате которого погибли 2 машиниста и 31 пассажир, под угрозой забастовки профсоюза машинистов правительство обещает провести полномасштабный анализ состояния безопасности движения и внедрить наиболее оптимальную систему. После крушения в Хэтфилде в 2000 году, унесшего 4 жизни, в результате поломки рельса Railtrack признает, что значительные участки пути по всей стране нуждаются в ремонте, что вся национальная сеть железных дорог подлежит проверке, ремонту, страдает от длительных задержек в движении поездов.

Все это разваливающееся здание поддерживалось рядом юридических контрактов с участием Railtrack

Анализируя передачу государственных железных дорог в частные руки в других странах, стоит отметить, что крупномасштабные сокращения рабочих мест проводились практически во всех случаях проведения приватизации или передачи контрактов на выполнение работ частному сектору. Итог подобных действий правительства всегда выражался в увеличении числа катастроф ввиду невозможности контроля за безопасностью движения со

стороны государства. В докладе Федеральной палаты представителей Австралии за 1998 год отмечалось: “Без срочных и существенных инвестиций в инфраструктуру в ближайшие 10 лет значительные участки государственной сети железных дорог будут скорее всего безвозвратно потеряны.”

Пресс-служба РПЛБЖ

ОБЩИЕ ЦЕЛИ – ЕДИНЫЙ ПРОФСОЮЗ

После прошедшего не так давно IV Съезда РПЛБЖ от его новых руководителей все чаще слышится идея о необходимости объединения всех профсоюзов, действующих на железнодорожном транспорте, на базе РПЛБЖ. Об этом я решил поговорить с Андреем Борисовичем Гавриловым, который возглавляет первичку РПЛБЖ локомотивного депо Санкт-Петербург-пассажирский-Московский (ТЧ-8) Октябрьской железной дороги, а с недавних пор является также заместителем председателя РПЛБЖ. Андрей частый гость Центра «Эгида», кроме того, мы с ним давно знакомы еще по общей профсоюзной работе.

А.Сафро. Андрей, я знаю, что помимо должностей в РПЛБЖ ты являешься еще и лидером Конфедерации Свободных профсоюзов Октябрьской железной дороги (КСП ОЖД). Как связана работа, которой ты занимаешься в своем профсоюзе, с тем, что приходится делать в Конфедерации?

А.Гаврилов. Действительно, в КСП ОЖД входят несколько профсоюзов, которые, в свою очередь, объединяют работников разных специальностей и профессий. Но то, чем мы занимаемся в РПЛБЖ, тесно связано с проблемами всех работников ОЖД вне зависимости от их принадлежности к профсоюзам. Цель-то у нас общая – защитить интересы работника, его права. И работодатель у нас один.

А.С. Общаясь с профсоюзниками, в том числе с руководителями РПЛБЖ, часто слышу об идее объединения всех независимых железнодорожных профсоюзов, не входящих в структуру Роспрофжела, на базе одного российского профсоюза – РПЛБЖ. Скажи, откуда эта идея возникла и в связи с чем?

А.Г. На самом деле идея такого объединения возникла не сегодня. Ее высказывали многие прежние руководители железнодорожных профсоюзов, но она не находила поддержки. Возможно потому, что у кого-то амбиции были сильнее чувства самосохранения и солидарности. Да и не то было время. Не готовы были объединиться. Не все понимали, или не хотели понимать, что, только объединившись с другими независимыми от работодателя профсоюзами, мы сможем добиться реального успеха, защитить интересы работников. Сейчас си-

туация кардинально изменилась. Причем на всех уровнях, начиная с общероссийского и заканчивая структурными подразделениями железных дорог.

А.С. Какие же новые опасности появились, что заставило задуматься об общих, единых действиях?

А.Г. Во-первых, сейчас велика вероятность принятия Государственной Думой нового Трудового Кодекса. И если это будет правительственный вариант, то о многих своих правах, гарантиях и льготах работникам можно будет забыть навсегда. Это основная опасность.

Кроме того, сложная ситуация может возникнуть при реализации программы МПС РФ по реформированию железнодорожного транспорта. Здесь тоже много вопросов, в решении которых профсоюз должен активно участвовать, чтобы защитить интересы работников.

Третья проблема – заключение коллективных договоров на предприятиях ОЖД. Договоры между Роспрофжелом и администрацией интересам работников не отвечают. Как правило, они в большей мере содержат гарантии представителям Роспрофжела, чем защищают права его рядовых членов. Чаще же они дублируют законодательство, т.е. гарантируют лишь то, что и так положено работникам по закону. А заключаемые РПЛБЖ и другими независимыми профсоюзами договоры действительно отвечают интересам работников, но действуют на малом числе предприятий дороги. Работодатель часто в нарушение закона уклоняется от заключения колдоговоров, понимая, что РПЛБЖ не пойдет ни на какие сделки в ущерб интересам работников и будет защищать их права. А так как заключения колдоговора, который бы гарантировал работникам защиту их прав и интересов, добиться в одиночку очень трудно, то отсюда и идея – объединить свои силы. Важно, что это понимает не только сегодняшнее руководство РПЛБЖ, но и лидеры большинства железнодорожных профсоюзов. Поэтому можно сказать, что СИТУАЦИЯ ДЛЯ ОБЪЕДИНЕНИЯ СОЗРЕЛА. Работникам нужно четко понимать, что защитить самих себя они смогут, только объединившись в сильный и, главное, независимый от работодателя профсоюз!

А.С. Хорошо. Что объединяться нужно, лидеры профсоюзов понимают. Но почему на базе РПЛБЖ? Почему не создать какую-то другую структуру?

А.Г. Дело в том, что кроме Роспрофжела, о котором речи нет, РПЛБЖ – единственный профсоюз, имеющий общероссийский статус. Что это значит?

Ведь у нас в России говорят: «До Бога высоко, до царя далеко!» Статус общероссийского профсоюза, что ни говори, «приближает» нас к Москве. А это выход на МПС, на участие в Отраслевом тарифном соглашении, в работе Российской трехсторонней комиссии. В конечном итоге, это напрямую связано с благополучием конкретных работников, членов нашего профсоюза – ведь мы получаем большие возможности представления их интересов, защиты их прав.

А.С. Если я правильно понял, идея в том, чтобы не тратить время и силы на создание иной структуры, ее регистрацию в Минюсте, на аппарат управления, бухгалтерию и т.д.?

А.Г. Совершенно верно. Все это у РПЛБЖ уже есть, и тратить на это время и силы значило бы загубить на корню еще не окрепшее объединение. Уже сейчас Положения о первичках и многих территориальных организаций РПЛБЖ позволяют принимать в профсоюз не только работников локомотивных бригад, но и представителей других профессий. Этим и нужно сейчас заниматься!

А.С. Еще один вопрос, Андрей: какие из стоящих в настоящий момент перед профсоюзом задачи считаешь главными?

А.Г. На последнем съезде принято постановление «Об очередных задачах РПЛБЖ до 2004 года». Мы постараемся распространить его текст и довести до сведения работников ОЖД. Я уже говорил о том, какие опасности ждут нас в ближайшем будущем. Так вот, задача РПЛБЖ – их предотвратить. Совместно с другими профсоюзами блокировать принятие Госдумой антирабочего Трудового кодекса. Добиваться, чтобы реформирование железных дорог привело не к ухудшению положения работников, а к реальному увеличению заработной платы. Не допустить перехода на обслуживание поездов одним машинистом и удлинению плеч обслуживания, добиваться индексации заработной платы в соответствии с Отраслевым тарифным соглашением и т.д. Повторю, что эти задачи не решить в одиночку. Необходимо объединяться.

А.С. Андрей, спасибо за интервью. Остается лишь пожелать Вам и профсоюзу успехов!

А вот что думают профактивисты об идее объединения всех независимых железнодорожных профсоюзов на базе РПЛБЖ.

В.Желтяков (машинист электровоза, член профкома РПЛБЖ ТЧ-8) По большому счету, все наши проблемы от плохо поставленной оргработы в профсоюзе: нет никакой агитации, плохо информируем людей о своей работе и т.д. Если же говорить о сегодняшней ситуации, то объединяться нужно.

А.Аргунов (председатель межрегионального профсоюза «Железнодорожник»). Большинство проблем мы способны решить, не объединяясь с РПЛБЖ. Кроме того, думаю, нам не стоит объединяться с профсоюзом, в руководстве которого нет наших представителей.

В.Никифоров (пом. машиниста электропоезда, РПЛБЖ ТЧ-20). Идея объединения в один профсоюз мне нравится. Чем больше в организации членов, тем лучше!

В.Терюшков (машинист электропоезда, РПЛБЖ ТЧ-20). Считаю, что отказываться от принципа профессионального союза сейчас неправильно. Нужно сначала «выстроить» свои ряды, своих людей надежно защитить, а потом уже думать об объединении с другими.

О.Федоров (председатель Свободного профсоюза «Рефрижераторщик»). Проблемы у нас общие, а решать их всегда легче вместе. Цели общие – защитить работника!

Б.Харитонов (председатель профкома РПЛБЖ локомотивного депо Волховстрой). Ситуация для такого объединения созрела. Если мы разумные люди, то должны понимать, что сегодня у нас просто нет выбора, и что надо объединяться. Если же для нас собственные амбиции выше интересов людей, то нечего говорить о солидарности. Дело нужно делать!

Беседовал Алексей Сафро.

Газета «С Эгидой» (г.С-Петербург), 05.2001 г.

Печатается с согласия редакции.

В наших организациях

23 февраля Смольнинский районный суд г.С-Петербурга, рассмотрев гражданское дело по иску А.Гаврилова, А.Захарова, А.Смирнова и С.Шельгина к ГУП «Санкт-Петербургское отделение ОЖД», обязал работодателя предоставить истцам оплачиваемые дополнительные отпуска за выслугу лет продолжительностью три рабочих дня каждый. Все

эти работники являются членами РПЛБЖ.

В этом деле важно, что решением суда установлено: коллективный договор между первичной организацией РПЛБЖ ТЧ-8 и ГУП «СПб отделение ОЖД» **продолжает действовать!** Именно в этом договоре записана обязанность работодателя предоставлять дополнительные отпуска за выслугу лет. Важно, что этот договор во сто крат лучше, чем заключенный недавно между Рай-

профсожем и Отделением. Важно, что любой работник депо, вступивший сейчас в РПЛБЖ, будет пользоваться льготами и гарантиями в соответствии с колдоговором РПЛБЖ. Работай я в ТЧ-8, для меня было бы абсолютно ясно, в какой профсоюз вступить – в РПЛБЖ!

18 мая 2001г. Узловской городской суд Тульской области вынес решение по иску профкома РПЛБЖ локомотивного депо Узловая

к ГУП «Московская железная дорога» в интересах 12 членов профсоюза об обязанности оплатить недоработанные до месячной нормы часы в декабре 1998 года. Как ни странно, но, несмотря на подписанные администрацией депо Узловая приказы, ответчик упорно не хотел признавать, что для работников локомотивных бригад установлен суммированный помесячный, а не годовой, учет рабочего времени. Осознав, что деваться уже совсем некуда, ответчик придумал новую отговорку в опровержение наличия простоя, заявив, что в период сверхнормативного отдыха истцы могли работать слесарями, что позволяет их квалификация. Этот довод был отвергнут и железная дорога будет вынуждена по решению суда выплачивать машинистам заработную плату в размере от 50 до 200 руб.

Официальная информация

Свыше 250 представителей профсоюзов – лидеры национальных профцентров, региональных и отраслевых структур, председатели профкомов, активисты и эксперты из Азербайджана, Армении, Беларуси, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, России, Таджикистана, Узбекистана и Украины встретились 26-27 мая в Москве в Академии труда и социальных отношений на Международном Форуме по свободе объединения. Обсуждались проблемы, с которыми сталкиваются работники и их организации, защита права профсоюзов. Участники Форума подтвердили участвовавшие во всех странах-

участницах случаи преследований работников за профсоюзную деятельность, попытки законодательного ограничения роли профсоюзов в системе социально-трудовых отношений, препятствование праву на осуществление международной рабочей солидарности, стремление работодателей и представителей государства уклониться от заключения коллективных договоров и соглашений, вынесение предвзятых судебных решений в отношении работников, справедливо отстаивающих свои права, а также иные случаи нарушения Конвенций МОТ и обязательств, взятых на себя странами на основании членства в МОТ. В итоговой декларации участники Форума заявили о своей решимости сообщать отстаивать свои права всеми возможными мерами, оказывая поддержку всем профсоюзам, столкнувшимся с фактами вмешательства в свою деятельность, и потребовали от органов государственной власти принятия мер по реальному обеспечению прав работников на объединение в профсоюзы и ведение коллективных переговоров, прекращения преследования профсоюзных лидеров, восстановления на работе уволенных за профсоюзную деятельность, созданию такой системы трудовых отношений, в которой ключевую роль играл бы социальный диалог, основанный на равноправии сторон.

Пресс-служба РПЛБЖ

Объявление

Независимый профсоюз горняков с 19 июня 2001 года организует пикетирование на Горбатом мосту в г.Москве в защиту конституционных, гражданских и трудовых прав граждан против «соглашенного проекта» Трудового кодекса, подготовленного Правительством России и ФНПР.

Наше Творчество

ЧЕЧНЯ

Вновь по каскам цокают осколки,
Спасся тот, кто спрятаться успел
Несовершеннолетняя девчонка
Заглянула в снайперский прицел.

Для нее винтовка- что игрушка,
А убийство для нее – игра.
Молодых ребят беря на мушку
Хладнокровно «режет» их с утра.

Все перемешалось во вселенной
Озверели все – и мал, и стар,
И дерутся горные селенья
С фразой роковой «Аллах акбар».

Для чего воюем, с какой стати,
На чеченской огненной земле?
...юный нецелованный солдатик
Вдруг забился с пулей в голове.

Ну и сколько может продолжаться
Эта бесконечная резня?
Неужели трудно догадаться –
Победить в такой войне нельзя!

Думские пустые заседания
В основном бывают не у дел,
Если даже юные созданыя
Зрят на нас сквозь снайперский прицел.

Машинист Локомотивного депо «Рыбное»

А. Колесов

17 мая в Госдуме РФ состоялось очередное заседание Комитета единых дей-

ствий в поддержку общепрофсоюзного проекта Трудового Кодекса, внесенного депутатом О.В. Шеиным.

Причина обострившейся борьбы и необходимости организованного отстаивания своих интересов состоит в произошедшем сговоре в согласительной комиссии Думы, обсуждающей проект

новление заработной платы не ниже прожиточного минимума, индексацию заработной платы на уровне роста цен, контроль профсоюзов за информацией о финансово-экономическом положении предприятия и распределением прибыли, коллективную профсоюзную защиту от увольнений и произвола работодателей,

НОВЫЙ КЗОТ: БОРЬБА ОБОСТРЕАЕТСЯ.

КЗОТ РФ. Так, комиссия, состоящая из представителей Правительства РФ, работодателей и так называемых представителей профсоюзов, за спиной у трудящихся выработала согласованный проект, означающий существенное урезание прав работников и ликвидацию защитных функций профсоюза. Данный проект в частности допускает сверхурочные работы без дополнительной оплаты, расширение срочных трудовых контрактов, запрет забастовок, лишение профсоюзов права препятствовать увольнениям, «Черные списки неугодных работников». Под этим проектом подписался главный босс ФНПР М. Шмаков и его зам. А. Исаев.

В противовес этому кабальному проекту, группа депутатов во главе с О.В. Шеиным внесла альтернативный проект КЗОТа, который гарантирует: уста-

установление доли тарифа в заработной плате не менее 80%.

Проекты КЗОТа планируется рассмотреть в Государственной Думе в конце июня 2001 г.

Исполком РПЛБЖ подписал коллективное обращение профсоюзов к Федеральному Собранию РФ и Президенту РФ в поддержку прохождения проекта О.В. Шеина, а также с требованием противодействовать принятию антирабочего законодательства.

Мы призываем Вас принять самое активное участие в Дне единых действий борьбы рабочих за общепрофсоюзный КЗОТ РФ 19 июня 2001 г.

Г.Енютина

Объявление

6 июня 2001 года в г.Москве в Центральном Доме Туристов состоится инициативный Съезд профсоюзов России, на котором планируется обсудить положение, сложившееся в связи с возможным принятием нового Трудового кодекса, урезающего права трудящихся России, и выработать тактику противодействия.

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам:

Волховстрой (81263) 15-141
Калининград (0112) 49-32-80
Курск (ж.д.) 1-55-18
Льгов (ж.д.) 1-51
Москва (095) 287-92-26
Пушкино МО (095) 262-01-01
доб. 25-90
Рыбное Ряз. обл.(ж.д.) 1-35
Сасово Ряз. обл. (ж.д.) 2-61
С-Петербург (812) 168-45-24

“Локомотивосоюз”

Учредитель и издатель:

РПЛБЖ

Тираж: 990 экз.

Бесплатно.

Адрес для писем в редакцию:

107140, г.Москва, а/я 2.

Куликову Е.А.

Гл. редактор: Г.Е.Енютина

E-mail: profregion@mail.ru

Тел. факс: (095) 287-92-26

Тел. (095) 266-50-26

ж.д. 3-50-26, 4-92-26